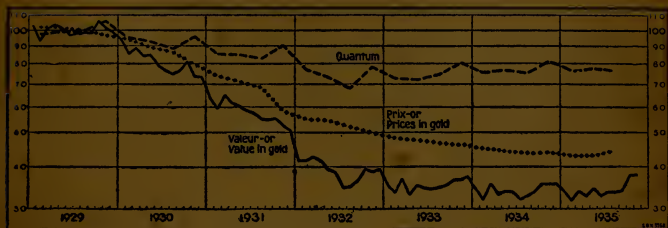
O COMMERCIO INTERNACIONAL

E AS

MARINHAS MERCANTES DO MUNDO

AUDIFÁX AGUIAR

O COMERCIO INTERNACIONAL
E AS
MARINHAS MERCANTES DO MUNDO

(Sintese)

RIO DE JANEIRO
Typ. do Jornal do Commercio
Rodrigues & C.

1936

O presente trabalho não foi escrito com o objetivo de ser publicado. Fi-lo como um exercicio mental, afim de fixar melhor idéas e conceitos de varios autores modernos.

Lido por um amigo, este, num gesto de nimia gentileza, se ofereceu para lhe dar publicidade na revista economica de que é distinto diretor.

Aproveitando essa oportunidade, resolvi lhe dar maior divulgação, imprimindo-o em folheto.

Rio, Julho de 1936.

A. A.

INDICE

I

Idéas gerais — O comercio na antiguidade e na edade média — Influencia das descobertas de novos continentes nos seculos XV e XVI — A cobiça pelo ouro — Luta pelo dominio dos mares — O barco a vapor e suas consequencias para a expansão comercial.

O comercio, como se sabe, é uma das formas da atividade humana. Desde os tempos mais remotos de que nos dá noticia a Historia, aparecem, nas aglomerações humanas, sinais profundos de uma vida economica baseada na troca. Para viver, o homem tem de satisfazer aos imperativos da fome, da sêde e demais necessidades que lhe são impostas pela natureza. Assim, para atender a essas necessidades organicas, ele trabalha e, pelo exercicio da atividade, produz.

Não são sómente, porém, necessidades da natureza acima exposta que levam o homem a trabalhar e a produzir. Ha ainda outras, que se relacionam com o conforto, com o bem estar, com o luxo, a ostentação, etc..

Segue-se que nem todos produzem a mesma coisa. Uns cultivam as terras, outros pastoreiam o gado, outros, emfim, se dedicam á industria.

Dessa diversidade de PRODUÇÃO nasceu a idéa da TROCA de uns produtos por outros, originando, assim, o COMERCIO.

A troca é, pois, o fundamento da noção de comercio.

Para que haja operação mercantil é necessario, todavia, o intuito de lucro. Sem este, o que se realisa é uma permuta. E' este, pelo menos, o conceito juridico do Comercio.

O comercio internacional, ramo daquela atividade economica, encontra a sua explicação, primacialmente, na desegualdade das terras, climas, raças e riquezas dos diversos continentes. Sem essa desegualdade o comercio internacional se tornaria sem objetivo, como é facil de verificar.

Vem depois, como consequencia logica daquela disparidade, o "custo comparativo", custo que, no dizer de alguns economistas, constitue a base, o fundamento do comercio internacional.

Dentre os fatores que facilitam o comercio, o TRANSPORTE é um dos mais importantes. Sem o transporte, que transfere as riquezas ou produtos de uns para outros logares, o comercio teria o seu raio de ação muito limitado e pouco se desenvolveria.

Daí a grande divisão da Economia Politica em PRODUÇÃO, CIRCULAÇÃO e CONSUMO.

Produzir só não basta. E' indispensavel ainda, do ponto de vista economico, que a coisa produzida CIRCULE em busca do CONSUMO.

Isso mostra a importancia do TRANSPORTE, que pode ser terrestre, fluvial, ou maritimo.

Na antiguidade, os assirios, babilonios e caldeus valiam-se dos meios de transporte mais primitivos nas suas permutas. As caravanas percorriam os longos caminhos que ligavam as suas cidades ao Oriente, onde iam em busca de mercadorias. Os egipcios tinham nas aguas do Nilo um meio mais facil de transportar os seus produtos, valendo-se, para isso, de barcos aprópriados, a que os gregos, mais tarde, batisaram com o nome de OLKA.

Aos fenicios coube, porém, a gloria de levarem aos mares a atividade mercantil. Todo o Mediterraneo e parte do Atlantico foram por eles percorridos, povoando, colonisando e comerciando.

A' vocação maritima e comercial desse povo deve, pois, a humanidade o primeiro grande passo para o comercio internacional. Ha quem acredite na ida dos fenicios até ás Ilhas Britanicas e ás costas ocidentais da Africa. Outros admitem, apenas, que não tenham passado de Gades (Cadiz)

nas suas incursões pelo Atlantico norte (1). Historiadores ha, porém, que dão tal importancia ás navegações fenicias que chegam a pensar na antecipação da Era Oceanica, que caracterisou os grandes descobrimentos maritimos no seculo XV, e, pois, no avanço da civilisação, se Roma não vencesse Cartago. "La vitoria romana — diz G. Reparaz —produjo un alto, quizá un retrocesso" (2).

Os gregos e, mais tarde, os italianos, exerceram tambem papel relevante no comercio maritimo do Mediterraneo.

Recebendo do Oriente as especiarias, os estofos e outros produtos muito cobiçados na Europa, os italianos os transmitiam, via terrestre, á Hansa, no norte da Europa, que, por sua vez, os distribuia entre os povos nordicos.

O monopolio, entretanto, desses produtos orientais nas mãos dos arabes, era motivo de desespero para os europeus. Era-lhes necessario subtrairem-se a esse jugo. Dedicaram-se, por isso, ao estudo da Geografia e da Astronomia, com o objetivo de encontrarem um caminho maritimo para as Indias. Até então, as especiarias eram transportadas pela Asia, via terrestre, por caminhos sob a dominação arabe.

---

(1) M. G. Schmidt, "Historia del Comercio Mundial", 1927, ed. espanhola, pag. 16.

(2) Gonzalo de Reparaz, "Historia de la Colonisación", 1933, edição Labor, vol. I, pag. 195.

Foi quando, já no fim do seculo XV, Vasco da Gama, dobrando o cabo da Bôa Esperança, no sul da Africa, atingiu Calicut, na India, e deu á Europa a desejada libertação no comercio dos produtos orientais. Abolido o monopolio arabe, os preços cairam extraordinariamente, impulsionando o comercio internacional de modo vigoroso.

Emquanto isso, os espanhoes, sob o mando de Cristovam Colombo e com aquele mesmo objetivo, isto é, atingir as Indias, chegaram a America.

Abria-se, assim, a nova Era pelo dominio do Oceano Atlantico, até então julgado "um abismo sem fundos", de onde se denominar "Era Oceanica" a essa fase da civilisação humana.

Ficou, deste modo, encerrado o ciclo da civilisação medieval.

Graças a essas conquistas, o mar, que já desempenhava papel relevante na troca dos produtos, se apresentou em toda sua pujança, como alavanca do comercio.

A America, com as suas imensas riquezas, prometia ao homem um novo mundo de possibilidades. Não eram, apenas, os produtos tropicais que se ofereciam agora aos europeus. Tambem se achavam ao seu alcance riquissimas jazidas de minerio, de cuja conquista bem souberam se aproveitar espanhoes e portugueses. O ouro, sobretudo, fascinava os novos argonautas. Do Brasil o arrecadavam os lusos, e do Mexico e do Perú, que o possuiam em abundancia (já explorados pelos

aztecas e pelos incas) o arrancavam os espanhoes (3).

Seduzidos pelos sucessos alcançados pelos portugueses e espanhoes, outros povos, tambem sedentos de riquezas e de glorias, seguiram-lhes as pegadas muito de perto.

---

(3) La produción brasileña de oro en los siglos XVII y XVIII se calcula en 855 millones de piastras. Humboldt, citado por Oliveira Martins, afirma que más de la mitad del oro americano salió de las minas brasileñas. (G. Reparaz, ob. cit., p. 293).

— Para los conquistadores españoles, el gran negocio con que el descobrimiento brindaba era vivir sin trabajar, a costa del indio, o mediante la adquisición de grandes cantidades de oro, que haciendolos opulentos les permitiese volver a España lucir las joyas y viver holgadamente: ensueño que pocos realizaron.

....

El secuestro de Atahualpa es copia exacta del de Moctezuma. Atahualpa ofreció llenar de oro la sala en que le dejaron encerrado, hasta la altura a que alcanzaba con la mano. La sala media 22 pies por 17, y la altura fué de 9 pies. El tesoro ali acumulado en dos meses valió más de 150 milliones de pesetas de nuestra moneda actual. Quedaron todos ricos. A Pizarro, guerrero mendicante, le tocaron 512.000 ducados, fortuna colosal para la época". (G. de Reparaz, ob. cit., pags. 329 e 349).

— Só Minas Geraes forneceu á metropole, em impostos sobre o ouro extraido, de 1695 a 1803, 1.503.000 quilos de ouro (Pereira da Silva, "Historia da Fundação do Imperio", vol. I). Calogeras, em "Minas do Brasil", calcula em 10 vezes menos. (A. Ellis Jr., "Geografia Superia e Estatistica", 2.ª ed., 1933, pag. 356).

A Hollanda, primeiro, depois a França e a Inglaterra volveram suas vistas para os novos mundos, em busca da fortuna e de novos dominios territoriais.

Seguiu-se, então, a luta historica entre esses cinco povos para a conquista do comercio internacional.

Alijados Portugal e Espanha para um segundo plano, com perda de grande parte dos seus dominios, a Hollanda, França e Inglaterra passaram, successivamente, a dominar os mares.

Sobre o assunto, escreve E. Van Bruyssel (4):

"A união de Espanha e Portugal sob Filipe II, foi a causa da ruina do comercio portuguez; quando, em 1640, recuperaram a sua independencia, foi-lhes impossivel voltar á antiga prosperidade."

....

"O dominio colonial portuguez, apezar de ainda muito importante, já não é uma sombra do que foi."

"Os holandezes, ao entrarem em luta com os espanhoes, no seculo XVI, não só se libertaram do seu jugo, mas arruinaram o porto de Antuerpia, cujo destino dependia do da Espanha; e daí para o futuro, em todos os mares, as nações maritimas encontraram nos marinheiros batavios sérios competidores. Os seus progressos na extensão comercial foram notabilissimos."

....

---

(4) "A Vida Social", pag. 126 e segts.

"Anexada á França em 1811, a Holanda esteve durante algum tempo sem poder ter relações com as suas colonias, invadidas pelos inglezes; comtudo, estes só se apoderaram, a titulo definitivo, do Cabo da Bôa Esperança, na verdade colonia muito importante como estação naval e ponto de abastecimento. Em 1814 negociou-se em Londres um tratado que fixou os limites das colonias holandezas. Dez anos mais tarde, Singapura e a peninsula de Malaca foram cedidas á Inglaterra, em troca de outras possessões a sudoeste da ilha de Sumatra."

"A Inglaterra, embora só se ocupasse de colonisação depois da Espanha, de Portugal e da Holanda, tirou dela muito mais resultados que os seus precursores."

....

"O imperio colonial britanico adquiriu uma extensão consideravel."

Gonçalo de Reparaz (5), mais positivo, assim descreve os fatos:

"Perdidos los Imperios oriental y occidental, y dividido en dos el africano por la invasión ingleza, aún seguia siendo Portugal una de las mayores potencias coloniales del mundo.

....

"Pero Portugal, despojado del Sur de Africa, ha quedado encerrado entre los Trópicos. Devo-

---

(5) Ob. cit., pag. 310, 319, 352, 391, 431, 434.

Como a Europa conquistou o mundo
(Do livro "Historia da Humanidade", de H. Van Loon)

rado en parte por el monstruo sajón, por contento puede darse con lo que de sus garras ha salvado. El dominio ultramarino inglés ha sido formado en gran parte a costa del lusitano."

....

"Así, mediado el siglo XVI, tenemos ya completo el Imperio español ultramarino.

....

"Cuando España y Portugal se unieron y sumaron sus posesiones, todo este vastisimo mundo, que vino a llamarse Nuevo, quedó pertenciendo a una sola nación. Nunca tan dilatado existiera en uno solo y continuo territorio, ni volvió a existir.

....

"Para que España pudiese ser nación colonial necesitaba ser ella misma otra nación; habia que hacerla de nuevo, con estrutura geografica del todo diferente. Desde los comienzos de su empresa colonial hemos visto la contradición entre la obra y las aptitudes del Estado español. De esa contradición ha resultado este hecho harto elocuente, demostrativo de lo que voy diciendo: de cuantas naciones se repartieron el mundo al inaugurarse la Era oceanica, España es la unica que no ha podido conservar nada de lo que descubrió y ganó.

....

"Fuerte en el mar, guiada por la experiencia adquirida, bien servida por la discordia entre las potencias continentales, que ella con magnifica perfidia fomenta, Inglaterra alcanza la plenitud del poder naval con el tratado de Utrecht (1713),

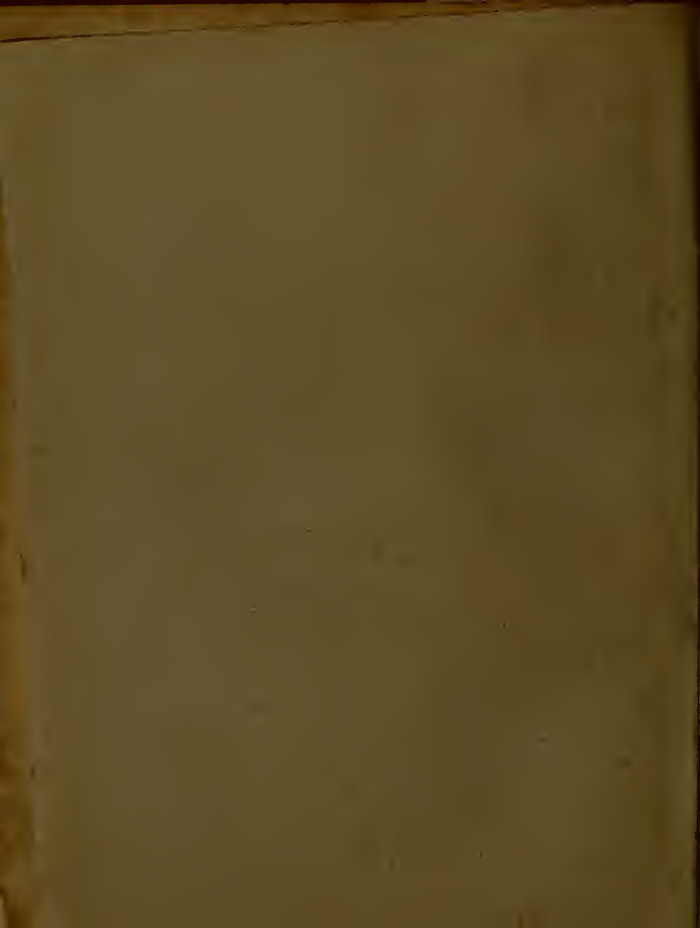
que deja a España (la España incompleta que ha quedado después de la separación de Portugal) para siempre vencida e impotente, y a Holanda y Francia no tanto, pero incapaces ya de resistirla ni aun juntas. Desde entonces se dedica a la busca y captura de tierras que colonisar o que explotar, y de posiciones estratégicas que confirmen, consoliden y aumenten el poder de sus escuadras."

. . . .

"Francia, en cambio, salió de la guerra cargada con una deuda enorme: 3000 millones de francos oro, causa de su miseria y, por lo tanto, de la Revolución. Vencida en Trafalgar, de nada le valieron al flamante Emperador, a quien se entregara, sus victorias continentales; la Gran Bretaña salió de la contienda más fuerte que antes y habiento acabado la f ormación de su Imperio Universal. Por los pactos de Viena quedó poseyendo en Europa, Malta (complemento de Gibraltar), en Africa, el Cabo y la isla Mauricia; en Asia, el Indostán y Ceilán; en Oceania, Australia y Malaca."

A descoberta do barco a vapor, no primeiro decenio do seculo XIX, veio ativar ainda mais as relações comerciais entre os povos. Tornando-se mais rapidas as viagens e mais seguras em seus rumos (por independerem dos ventos), o intercambio experimentou novo surto, que não se sabe ainda até onde irá.

Esta engraçada engenhoca estava destinada a pôr fim ao navio-a-vela.

(Do livro "Navios", de H. Van Loon)

A aplicação do ferro e do aço na construção naval influiu, tambem, poderosamente, para essa intensificação mercantil, porque, como é sabido, os navios daqueles materiais possuem maior capacidade de transporte.

Conforme assinala E. Wagemann (6), de 1881 a 1913 ou seja em 32 anos, o comercio mundial triplicou de valor, aproximadamente. Isto é, cresceu de 55 para 150 bilhões de marcos.

Bem analisadas as coisas, vê-se, pois, que o comercio tem sido a mola do progresso e da civilisação humana.

---

(6) Estructura y Rythmo de la Economia Mundial, 1933, ed. espanhola, pag. 142.

II

Erros do nacionalismo economico — Meios de corrigir os seus efeitos.

Vimos, linhas atrás, que a permuta dos produtos constitue a base da economia mundial.

Não será errado avançar, portanto, que é ela o fundamento da economia classica, desde os tempos em que Adam Smith lhe traçou as grandes linhas, para formar uma ciencia.

Sem embargo, tem-se tentado — não sem indisfarçaveis insucessos — alterar aquele principio basico, para tatear novo terreno.

O **nacionalismo economico** é a nova forma do egoismo das nações, buscando novos rumos para a economia universal.

Por essa concepção, as nações, esquecendo os laços de solidariedade humana, procuram viver isoladas, bastando-se a si mesmas. E' a autarquia, o regimen do isolamento que alguem, bastante humoristico, já comparou a uma vaca mamando em si mesma...

Se prevalecesse tal doutrina (o que é absurdo), o comercio internacional, fundado na troca de produtos entre as nações, se arruinaria, e, como consequencia logica, perderia o mundo essa grande força da civilisação dos povos.

Felizmente, o egoismo que aquela formula reveste não traduz, na realidade, neste momento, de grave crise mundial, (*) senão um lenitivo, um desafogo para a angustia dos povos, que procuram se defender de qualquer maneira. Mas não são todos. Sómente os que dispõem de variadas riquezas podem se arrimar a tal recurso.

Esse conceito leva, entretanto, ao **protecionismo exagerado**, abusivo mesmo, que ergue barreiras aduaneiras quasi intransponiveis, em evidente antagonismo com os são principios da Economia Politica (7).

A proposito, é interessante lembrar aqui a resposta de um economista (Loria) a um inque-

---

(*) Este trabalho foi escrito em 1934.

(7) El ideal del economista es la libérdad universal del comercio, es decir, que cada distrito, cada comarca, cada país disfrute del concurso necesario para producir articulos de consumo mejor adaptados a sus condiciones peculiares, sin olvidar la economia apropriada de los diversos agentes de produción. La economia es, en teoria, opuesta a toda ingerencia de la politica que tienda a estimular artificialmente la industria local, ingerencia qui se traduce comumente en derechos de importación y primas a la exportación. El economista no conoce fronteras y, por lo tanto, idealmente le repugna el concepto de que un país ha de prosperar a expensa de otro. (A. Crew, "Economia", ed. espanh., 1934, pag. 223).

ECONOMIA POLÍTICA

— Creia-me, meu caro senhor, a unica salvação é a volta á terra!
(Marianne, Paris).

La vaca de la autarquía: «Finalmente, aquí ven ustedes un ejemplo vivo de ese autoabastecimiento económico que apetecemos para Alemania
De «Simplicissimus» 1931.

Autarquías... (Monde, Paris).

rito feito ha tempos, para se saber a razão por que nenhum país — salvo a Inglaterra e alguns outros — obedece aos preceitos do livre cambio, preconisado pela Economia Politica ou ciencia economica.

Disse ele "que não são apenas as recomendações da Economia Politica que se despresam. Os imperativos da Moral, da Higiene, etc., vemol-os postergados a cada passo. Tudo isso prova — acrescentou — tão sómente que a humanidade ainda está muito longe de se guiar pelos ditames da razão e da experiencia" (8).

Falho sob esse aspeto, o nacionalismo economico está ainda em contradição com as tendencias modernas do comercio.

Pela velha teoria, hoje quasi abandonada pela maioria dos povos, o objetivo de cada um era ganhar muito vendendo pouco.

Hoje, de acordo com a nova teoria, interposta pelos anglo-saxões, o que se procura, o que se quer é ganhar pouco para vender muito, ou, na expressão dos inglêses: "Mais vale trabalhar para um milhão (de homens) do que para os milionarios" (9).

---

(8) J. P. Limongi, "Economia Politica e Finanças", pag. 445.

(9) P. Leroy-Beaulieu, "Economie Politique" (Précis), 17.ª ed., pag. 286.

Esta ultima, mais favoravel ao consumidor, como é evidente, facilita, por sua vez, a expansão comercial.

E, — como já disse, — estando ela adotada pela maioria das nações, como se admittir a conciliação dos seus resultados ou efeitos com as restrições do nacionalismo economico?

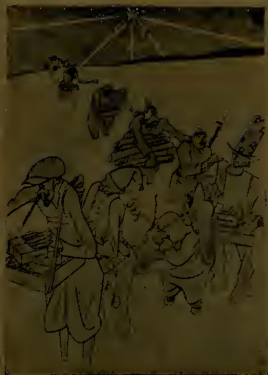
Não haverá um disparate em tudo isso?

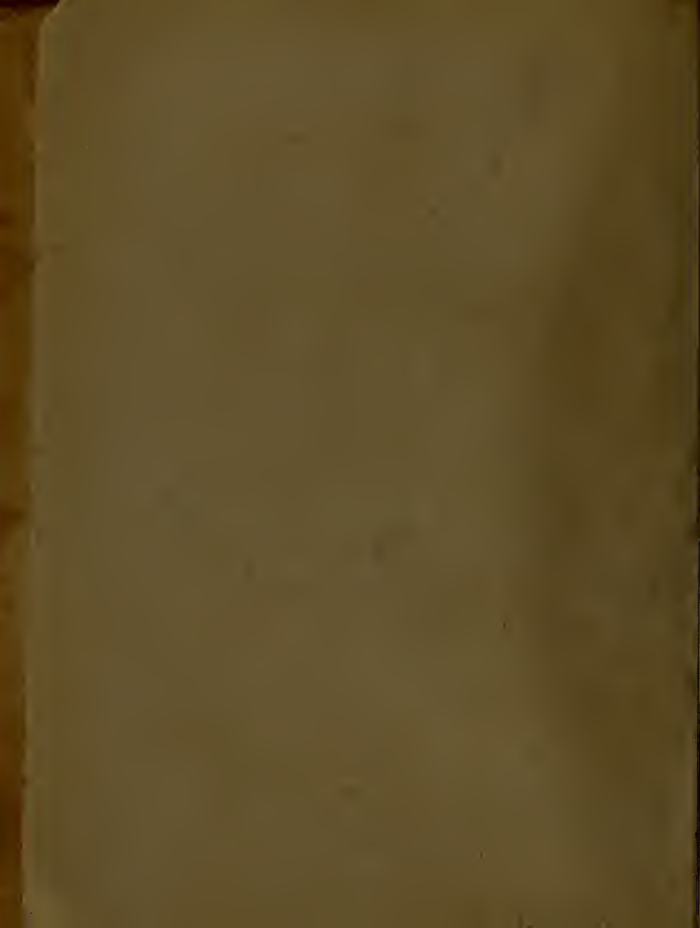
Demais, a tendencia moderna, baseada na nova teoria acima aludida, é para a racionalisação, para a produção em massa ou em série, com aumento do rendimento economico, redução de preço e melhoria da qualidade.

Essas tres carateristicas da racionalisação mostram a necessidade de um maior consumo, paralelo, e, pois, de maior amplitude comercial.

Por mais vasto, portanto, que seja o mercado interno de um país, estará ele, fatalmente, saturado dentro de pouco tempo. Será preciso, conseguintemente, exportar, isto é, buscar novos mercados para a venda do que sobrar ao consumo interno.

Como se conseguirá isso, entretanto, si os demais países, obedecendo á politica do nacionalismo economico, se fecham, se opõem á entrada desses mesmos produtos pela cobrança de elevados direitos aduaneiros, tão elevados que chegam quasi a ser prohibitivos?

Não obstante e, apezar desse antagonismo evidente entre a necessidade de exportar e a guerra de tarifas, o nacionalismo economico está hoje

¡Paz mercantil sobre la tierra! «Al fin todos los países están de acuerdo en que sólo tienen que exportar, pero no quieren importar nada»

De «Simplicissimus», 1931.

mais ou menos generalisado, com grave prejuizo para o intercambio mundial e, pois, da civilisação.

Para suavisar o erro, os adeptos do protecionismo exagerado recorrem ao regimen dos acordos, dos tratados de comercio, com clausula de nação mais favorecida ou de simples reciprocidade (10).

Esta ultima formula póde ser encarada ainda como um ato de defesa, porque o livre cambio só seria aconselhavel na hipotese de ser geralmente adotado. Sob o imperio do nacionalismo economico, o país que adotasse o livre cambio seria sacrificado, como é facil de ser compreendido. Dos países protecionistas ele receberia tudo, graças á isenção de direitos, ao passo que, para esses mesmos países, nada poderia remeter em vista das barreiras aduaneiras.

Quanto ás causas do nacionalismo economico, parece fóra de duvida que é uma consequencia inevitavel das grandes guerras, como aliás já tem acontecido em outras fases da historia. Endividados fortemente, muitos povos (maximé os que se

---

(10) A tarifa convencional é a que faz objeto de tratados e convenções. Estes assumem dois tipos, conforme se baseiam na clausula de nação mais favorecida (tipo livre-cambista) ou na clausula de reciprocidade comercial (tipo protecionista). Pela primeira, toda redução que a tarifa autonoma ou convencional de uma das partes contratantes conceda a um terceiro paiz, se estende automaticamente á outra parte. Pela segunda se observa estrita reciprocidade. (J. P. Limongi, ob. cit., pag. 350).

vêm derrotados) encontram-se sem recursos suficientes para fazer face aos seus compromissos externos. Com importações superiores ás exportações, foge-lhes o metal amarelo. A evasão de ouro não lhes convém, entretanto. Recorrem, por isso, ao nacionalismo economico, isto é, á autarquia, tentando bastar-se a si mesmos. Tal medida fere, porém, os interesses dos outros países que, por sua vez, em represalia ou em defesa propria, adotam identica providencia .Alastra-se, assim, a aludida aberração economica, agravando, consideravelmente, o mal estar geral.

Não é outra, a meu ver, a genese do nacionalismo economico. Tambem não é outra, senão a acima apontada, a razão do seu alastramento.

Astronomía. Venus : « Oye, Marte, eso que se ve en la Tierra ¿son trincheras?» Marte : « No, mucho peor : barreras arancelarias »

De « Kladderadatsch », 1932.

La torre de Babel, o la leyenda de los aranceles prohibitivos : «... pero el Señor nubló su razón, y todos construyeron y construyeron sin fin, hasta que por último todos quebraron, cada uno a su manera. »

De « Nebelspalter ».

(Do livro "La Economia Mundial al alcance de todos", de A. Weber.)

III

Evolução do comercio mundial nos ultimos tempos — Dumpings, carteis, trusts, etc. — Transformação economica depois da grande guerra (1914) — Participação de diversos países no comercio mundial.

E' dificil, senão impossivel, fixar-se, com rigor, o regimen aduaneiro dentro do qual se processou, no decorrer do ultimo seculo (XIX), a evolução do comercio mundial. Os tratadistas assinalam, todavia, tres fases distintas: na primeira, logo depois das guerras napoleonicas (1815), domina a idéa do protecionismo. A segunda fase se caracterisa pela luta em prol do livre cambio, luta de que se fez "leader" a Inglaterra, então empolgada pelas doutrinas de Adam Smith. O que prevaleceu, entretanto, na opinião de alguns autores, não foi propriamente o livre cambio, mas um sistema intermediario de tratados, com tarifas minimas.

No terceiro periodo ha um retrocesso, com tendencia para o protecionismo exagerado.

Ao alvorecer do seculo atual, parece, entretanto, que o livre cambio voltou a preocupar os espiritos, de onde dizer E. Wagemann (11):

"Así, en el mundo, desde los comienzos del siglo XIX hasta 1875 aproximadamente, el libre cambio se halló en situación de avance y progreso. En el octavo decenio abrióse lentamente camino una nueva época de tendencias protecionistas (neomercantilismo). Los Estados Unidos procedieron desde 1875 a efectuar nuevas elevaciones de las tarifas aduaneras, y en 1890, con el Mac Kinley-Bill, se decidieron por el protecionismo más extremo; también Rusia decretó desde el noveno decenio considerables elevaciones de tarifas.

"El periodo propriamente liberal se limita, poco más o menos, al lapso de tiempo comprendido entre 1871 y 1890. A pesar de esto, consideramos a la epoca que abarcan los años 1850 a 1913 como epoca de la economia libre, y es justo proceder así porque entonces tanto el movimiento de valores como el de mercancias se hallaba sometido en términos generales a la ley de la oferta y de la demanda".

Não foi sómente o livre-cambismo que favoreceu o intercambio na segunda metade do se-

---

(11) Ob. cit., pag. 242.

culo passado. Este se caraterisou pela aplicação á industria de um grande numero de notaveis inventos, fazendo crescer extraordinariamente a produção. Houve, ainda, nesse periodo, dois episodios, no mundo politico, que facilitaram aquele desenvolvimento industrial e mercantil: a unificação da Italia e a da Alemanha.

Esses dois acontecimentos historicos deram á Europa uma nova força economica, traduzida praticamente na expansão agricola, industrial e comercial.

Segundo o testemunho de Wagemann, na ob. já citada (pag. 143), o crescimento anual do comercio mundial — eliminada a evolução dos preços — se estimava, antes da guerra (1885-1913), em 3 5/8 %. Esse desenvolvimento foi interrompido pela guerra. No ano de 1929, de movimento mais elevado, o aumento quantitativo em relação a 1913 foi de 24 %, o que dá um crescimento médio anual de 1 1/2 %. Nos ultimos anos, o aumento médio anual cresceu consideravelmente, atingindo a 4 % nos anos 1925-1929.

Dentre os países do continente europeu, a Inglaterra, senhora dos mares, como já vimos, ocupava logar saliente no comercio mundial. Negociavam os ingleses com o carvão, ferro e artigos manufaturados, que exportavam em larga escala. Importavam, por outro lado, materias primas, para as suas industrias, e produtos alimenticios, para a propria subsistencia.

Desempenhavam, além disso, os ingleses, papel relevante no intercambio mundial como "intermediarios" (quais os fenicios no mundo antigo), no que eram favorecidos pela sua poderosa frota mercante, a maior do mundo, com cerca de 21.000.000 de toneladas brutas, correspondentes, em 1914, a 42 % da tonelagem (bruta) mercante mundial.

Mercê desse aparelhamento, concentravam os ingleses, em suas mãos, em 1913, 17,3 % do comercio mundial. Em segundo logar, como veremos adeante, vinha a Alemanha (12,6 %), seguida pelos Estados Unidos da America do Norte (10,9 %) e pela França (7,5 %).

A Alemanha, que depois da obra de Bismarck e da vitoria sobre a França (1870) se tornára uma potencia mundial, avançava, nesse interim, em estugado passo, numa florescencia economica talvez sem par na Historia. Surge ela, assim, ameaçadoramente, ao lado da Inglaterra, para lhe disputar a hegemonia comercial.

"Era en todo caso indudable — escreve M. G. Schmidt (12) — que al comienzo del nuevo siglo, y a pesar del esplendido dominio mercantil de Inglaterra, se acusaba patentemente una alteración en la economia mundial, en perjuicio de la Gran Bretaña. Esta circunstancia causó en los circulos industriales y mercantiles britanicos graves pre-

(12) "Historia del Comercio Mundial", pag. 162.

ocupaciones, manifestandose del modo más abierto la hostilidad a Alemania."

Sobre o mesmo assunto, escreve o Dr. Francisco Isoldi (13):

"O periodo que precede o conflito mundial é o da luta da Alemanha para alcançar a hegemonia. No dominio colonial tinha chegado muito tarde, e mesmo atrazada, devido á obstinação de Bismarck, que, dentro dos velhos principios, considerava as colonias um luxo. Sómente depois da fundação do imperio, quando já tinha sido adotado o protecionismo, é que Bismarck se converteu á expansão colonial.

"Mas não foi possivel obter senão pobres territorios.

"No movimento industrial e comercial a Alemanha tinha alcançado o segundo logar, e não era dificil prever o dia em que ela arrebatasse a supremacia á Inglaterra. Em verdade tinha já ultrapassado nas industrias quimicas e siderurgicas emquanto que em outras não temia mais a concorrencia dos mercados internacionais. A hegemonia inglesa estava, pois, bastante comprometida."

Dotados de grande engenho e tino comercial, os alemães firmavam-se, internamente, para

(13) "Historia do Commercio", 1934, pag. 216.

a conquista dos mercados, nos **carteis** (14), essa maravilhosa organisação que só a disciplina teutonica é capaz de respeitar, atendendo aos sacrificios que impõe. "Só com a existencia do cartél — escreve Paulo de Freitas — puderam (os alemães) vender no exterior a preços inferiores aos do custo, compensando-se das perdas com o aumento dos preços no mercado interior".

Faziam, assim, o "dumping", politica que, aliada a outras tolerancias (creditos em conta corrente, prazo longo, etc.), lhes abriu as portas dos mercados estrangeiros.

Emquanto os americanos, ingleses e outros povos se apoiavam nos "trusts" (15), organisações formidaveis que arruinam os pequenos industriais, os alemães favoreciam, pelo "cartél", a pequena industria, para obter o seu concurso na luta comercial.

"Para realisar a sua expansão comercial no mundo — diz Basilio de Magalhães (16) — poz a

---

(14) O *cartél* é a forma alemã do sindicato. E' uma associação temporaria de industrias que continuam fabricando separadamente, porém que obedecem a uma direção unica, encarregada da venda dos produtos. (PAULO DE FREITAS, "Tecnica Comercial", pagina 31).

(15) Consiste o *trust* na reunião, numa só empreza, por fusão completa e de maneira definitiva, das emprezas destinadas a identico ramo industrial. (Id., id., p. 28).

(16) "Historia do comercio, da industria e da agricultura", 1934, 2.ª ed., pag. 297.

Alemanha em pratica os procesos mais idoneos, que foram os seguintes: a) escolas de comercio (que eram 230 no começo do seculo XX) e escolas de ensino pratico de linguas estrangeiras, demografia economica e merceologia; b) comissionamento de estudantes e professores, que, a titulo de "touristes" ou de cientistas-viajantes, colhiam informações sobre todos os mercados, tarifas aduaneiras, vias de comunicação, costumes e preferencias de cada povo, o que tambem era feito por seus representantes diplomaticos e agentes comerciais; c) concentração e estudo tecnico dessas informações no departamento intitulado das "Garantias"; d) adatação do produto industrial ao gosto dos freguezes e desenvolvimento das "imitações", nas quais a Inglaterra obrigou a Alemanha a pôr sempre a declaração do "made in Germany"; e) concessão aos freguezes de praso para o pagamento (em geral, 90 dias), e, se o cliente sofria qualquer embaraço ou mesmo falia, nunca era perseguido e antes era ás veses ajudado pelo credor, que, dando-lhe certa folga para a solução do compromisso ou auxiliando-o a salvar-se da quebra, nutria inteligentemente a possibilidade de nenhum ou do menor prejuizo possivel."

"O certo é — continúa o mesmo autor — que na primeira decada do seculo XIX, os tecidos de linho e algodão, saídos das fabricas alemãs, concorriam, em Londres e Manchester (graças ao livre-cambio britanico), com os de fabricação inglesa; a Alemanha vendia á Australia mais produ-

tos do que a Inglaterra; e colocava na India as suas imitações de casimira, cujos preços baixos lhe permitiam a preferencia do povo sobre as casimiras de procedencia inglesa. O certo é que a Alemanha, cuja balança comercial chegou a acusar um "superavit" de vinte bilhões de marcos, estava, nas vesperas da grande guerra, a rivalisar com a Inglaterra em alguns pontos e a sobrepujal-a em outros, e a fazer, assim, a conquista pacifica do mundo."

A guerra de 1914 foi, porém, como se sabe, desastrosa para a Alemanha. No intercambio mundial o seu comercio sofreu grande declinio. De 12,6 %, que era a sua participação no movimento geral, em 1913, como já vimos, desceu para 8,1 %, em 1925. Tambem a sua frota mercante, representada por 5,2 % em 1874-75 na tonelagem mundial, passou a figurar no começo da guerra (1914) pelo elevado coeficiente de 10,8 % (17), para descer em 1934-35 a 5,6 %, isto é, á posição de 1874-75. Em 1913 a tonelagem bruta da marinha mercante alemã era de cerca de 5.500.000 e em 1934-35 de perto de 3.690.000.

Com a derrota da Alemanha, livrou-se a Inglaterra de um temivel concorrente.

Outro, porém, mais forte, pelos recursos de que dispõe, se levantou deante dos ingleses, para ameaçar novamente a sua hegemonia naval e comercial: os Estados Unidos da America do Norte.

---

(17) M. G. SCHMIDT, ob. cit., pag. 170.

A supremacia deste ultimo, a partir de 1919, é indiscutivel. De nação devedora, antes da guerra, a America do Norte tornou-se credora do mundo, posteriormente (18).

Rica em todos os sentidos, a America do Norte é, talvês, a unica nação do mundo em condições de manter uma certa independencia economica.

Possue em abundancia carvão de pedra, ferro e petroleo. Dispõe de um vasto territorio, com cerca de 8 milhões e meio de quilometros quadrados, com uma configuração geografica muito favoravel, com terras banhadas por dois oceanos (Pacifico e Atlantico), ligados pelo canal de Panamá, e por um grande rio, o Mississipi, que corta o territorio "yankee" em sentido vertical, banhando-o e fertilisando-o em grande parte.

O clima, na maior parte temperado, favorece toda a sorte de culturas. Tem, ainda, otima rêde fluvial e grandes lagos navegaveis.

Que falta, pois, a esse povo? Nada, porque até o fator humano lhe é propicio por ser numeroso e dotado de raras virtudes de carater e de inteligencia. Descendentes na sua maioria dos anglo-saxões, os americanos do norte conservam dos

---

(18) Em 1914, os E. Unidos deviam á Europa cerca de 6 bilhões de dollares (Orestes Ferrara, "L'Amerique et l'Europe", pag. 218), ao passo que em 1929, aquele mesmo paiz era credor da Europa de cerca de 17 bilhões de dollares (Pierre Mendés-France, "La Banque Internationale", pag. 200).

seus ancestrais a energia, a coragem e o espirito inventivo.

Tudo se aliou, portanto, num conjunto admiravel para colocar o povo americano na vanguarda dos povos.

Aos fenicios, portuguêses, espanhois e holandezes faltou, ao tempo de suas conquistas, uma população numerosa para manterem os seus dominios.

Ao povo americano nem isso falta, porque a população dos Estados Unidos é das maiores do globo — 130.000.000 de almas.

O comercio, a industria e a produção agricola nos Estados Unidos são medidos por cifras astronomicas. Em suas atividades nesses diversos ramos, os americanos figuram quasi sempre em primeiro logar, no mundo, como por exemplo: na cultura de trigo, milho, aveia, algodão; na produção de carvão de pedra, petroleo, ferro, prata, cobre, chumbo, zinco e aluminio.

Possuem, além disso, ouro em grande quantidade (2.º logar), grandes reservas florestais (2.º logar), formidavel industria pastoril (3.º logar) e bem desenvolvida industria da pesca.

A maior quantidade de terras araveis do globo se encontra nos Estados Unidos (139 milhões de hetares) — (19).

---

(19) "Geografia Humana", AROLDO DE AZEVEDO, pag. 194.

O comercio exterior desse grande país, em 1928, era representado pelas cifras abaixo, em milhões de dolares (20):

Exportação	5.129
Importação	4.091

No intercambio mundial, o comercio "yankee" figurava pelos numeros seguintes, revelando o avanço feito:

1913	10,9 %
1925	14,6 %

Em 1921, logo depois da guerra mundial, a participação dos Estados Unidos no comercio internacional chegou a ascender a 16,3 %, igualando, quasi, á da Inglaterra (17 %).

Notavel foi tambem o aumento da marinha mercante americana, depois da guerra. Com efeito, em 1914 ocupava ela o 2.º logar, com cerca de 5.500.000 toneladas brutas. Era um pouco superior á da Alemanha. Pois bem, em 1925, segundo estatistica apresentada por M. G. Schmidt (ob. cit.), a marinha mercante americana já possuia 15.300.000 toneladas brutas ou sejam 23 % da tonelagem mundial! O aumento foi de 240 %. Estava ainda em 2.º logar, na tonelagem mundial,

---

(20) Pierre Mendés-France, ob. cit., pag. 198.

mas com um numero de toneladas quasi triplicado.

Os outro países que mais se vêm destacando no comercio internacional são a França, o Japão e a Italia.

A França, gosando como os Estados Unidos, de posição geografica vantajosa, em comunicação com o Atlantico, ao norte, e o Mediterraneo, ao sul (ligado, por sua vês, com o oceano Indico pelo canal de Suez), não tem sabido tirar partido dessa situação privilegiada.

Possúe regular marinha mercante, mas prefere, a maioria das veses, servir-se dos transportes maritimos estrangeiros, por serem os fretes destes mais sedutores.

A economia interna da França é fortemente afetada pela falta de carvão.

O comercio exterior francês, quanto á exportação, é feito principalmente com vinhos, artigos de luxo (sêdas, perfumarias, etc.) e de fantasia. Importa materias primas para as suas industrias, produtos alimenticios, etc..

As estatisticas indicam que o comercio exterior da França se manteve mais ou menos estacionario no periodo compreendido entre 1913 e 1933. Em 1913 estava representado, no intercambio mundial, por 7,5 %. Vinte anos depois, isto é, em 1933, essa participação era de 7;6 %, com uma ligeirissima, quasi nula alteração.

Quanto á marinha mercante, a França possuia, em 1914, 2.300.000 toneladas brutas. Em 1925, dita tonelagem se elevou para 3.500.000, para descer em 1934/35, a 3.298.000.

O avanço feito pelo Japão, a partir da segunda metade do ultimo seculo, é verdadeiramente assombroso. Durante e depois da ultima guerra, sobretudo, souberam os japonezes impôr-se no comercio mundial.

As industrias japonezas penetram, com os seus produtos, a preço modico, em quasi todos mercados do mundo.

Nos tecidos, artigos de eletricidade, brinquedos, etc., os japonezes teem conquistado a simpatia dos consumidores, fazendo extraordinaria concorrencia aos inglesês, alemães, americanos e francêses.

Eis porque o "made in Japan" já se vai tornando um pesadelo para os quatro citados povos, grandes industriais dos artigos em referencia.

O progresso industrial niponico pode ser melhor apreciado pelas seguintes cifras (21): em 1889 havia no Japão 767 fabricas. Em 1909 eram elas já em numero de 7.716, para atingirem em 1930 ao numero de 30.843! A população do Japão em 1879 era de 36.000.000 de habitantes e hoje vai a perto de 80.000.000.

---

(21) BASILIO DE MAGALHÃES, ob. cit., pag. 294.

Essa expansão formidavel tem forçado os japonezes a praticar o "dumping", no terreno comercial, e a procurar novos territorios, quer pela emigração, quer pela força, por meio de guerras. A industria belica japoneza é uma das mais formidaveis, hoje.

O Japão figura, presentemente, entre os países supercapitalistas, no sentido que lhe dá Wagemann, isto é, país em que á unidade de superficie corresponde muito capital e abundante mão de obra (22).

Em 1913 a participação japoneza no comercio mundial se expressava por 1,7 %. Em 1925, revelando apreciavel aumento, dita participação

---

(22) Las energias mercantiles y produtivas que caracterisan el grado de intensidad de un país hállanse, por consiguiente, determinadas, em primer término, por la intensidad de los factores de produción de que la economia dispone. Según la proporción en que aparecen mezclados estos factores, las zonas economicas pueden agruparse como sigue: *a*) zonas economicas no capitalistas (acapitalistas); *b*) zonas economicas neocapitalistas; *c*) zonas economicas semicapitalistas; *d*) zonas economicas supercapitalistas. La zona economica del supercapitalismo se distingue por el hecho de que a la unidad de superficie le corresponde mucho capital y abundante mano de obra. El semicapitalismo dispone de poco capital y de mucha mano de obra, por unidade de superficie; en las zonas neocapitalistas existe poco capital y escasa mano de obra, por unidad ee superficie; en este sector puede realisarse todavia una subdivision importante, segun que las disponibilidades de capital, computadas por habitante, sean pequeñas o grandes. La zona acapitalista se caracterisa por la falta absoluta, o virtual por lo menos, de disponibilidades de capital en su territorio. (Ob. cit., pag. 23).

passou a ser representada por 3,2 %, coeficiente que em 1933 ainda era o mesmo, mais ou menos (3,1 %).

A tonelagem bruta da marinha mercante japoneza, em 1914, era de 1.700.000. Em 1925 tinha ela subido já para perto de 4.000.000, ou, exatamente, 3.920.000 de toneladas.

Em 1934-35 a marinha mercante niponica possuia 1.949 navios (com mais de 100 toneladas), somando 4.072.707 toneladas brutas (23). Ocupava, neste ultimo ano, o 3.º logar. Havia sobrepujado já a Noruega (4.º logar), Alemanha (5.º logar), França (6.º logar), Italia (7.º logar), Holanda, etc..

A Italia, no periodo de 1913-1925, teve o seu comercio externo um pouco diminuido em relação ao intercambio mundial. De 3,0 %, que era a sua participação no 1.º dos referidos anos, desceu para 2,8 % em 1925.

A marinha mercante italiana aumentou, entretanto. Em 1914 ela tinha 1.670.000 toneladas brutas, ao passo que em 1925 já ascendia a ..... 3.030.000. "A Italia — escreve Basilio Magalhães — da qual Meternich dizia que era apenas "uma expressão geografica", teve a sua prosperidade economica entravada na primeira metade do seculo XIX, pela constante inquietação politica, afim de libertar-se do dominio austriaco e de realisar a sua unidade nacional. E' um periodo que

(23) Lloyd's Register Book", para 1934/1935.

relembra o dos "Guelfos" e "Gibelinos" da idade média, pois ao partido nacionalista da "Joven Italia" se opunha ferozmente o partido "austriaco". Os liberais conseguiram, com um heroismo vertiginoso, apoderar-se do grão ducado da Toscana, que transformaram em republica, o mesmo acontecendo aos Estados da Igreja, onde o papa teve que ceder os seus direitos magestaticos temporais a um triunvirato democratico, do qual fizeram parte Garibaldi e Mazzini. Tudo isso occorreu em 1849; mas a Austria não tardou a jugular esse audacioso movimento, que, todavia lançou no solo italiano os solidos fundamentos da unificação ultimada em 1870" (24).

A profunda modificação politica sofrida pela Italia depois da vitoria do Fascismo (1922), e as inovações economicas ali introduzidas, então, não alteraram de modo sensivel o comercio exterior do país. A Italia não chegou mesmo a recuperar a posição que possuia antes da grande guerra no intercambio mundial. Em 1933 a participação da Italia no comercio mundial foi de 2,9 %, quando, como já vimos, em 1913, era de 3,0 %.

De um modo geral, pode-se, pois, dizer que a situação do comercio exterior da Italia no intercambio mundial se tem mantido mais ou menos estavel no periodo de 20 anos, que vai de 1913 a 1933.

---

(24) Ob. cit., pag. 268.

A Holanda, após a grande guerra, não viu o seu comercio crescer paralelamente ao movimento mundial.

Em 1913 estava ele representado, por 3,6 %, coeficiente que baixou, em 1925, para 2,7 %. Ultimamente, porém, o comercio holandez externo tem crescido. Em 1933, a sua participação no movimento geral foi de 3,2 %.

Se nos lembramos do esplendor do comercio holandez nos seculos XVI e XVII, data em que a Holanda firmou o principio da liberdade do comercio e dos mares, facilmente perceberemos o declinio por ele sofrido.

Deve-se notar, entretanto, que a marinha mercante da Holanda apresenta sensivel acrescimo, a partir de 1914. Nesse ano possuia ela ...... 1.500.000 toneladas brutas, ao passo que em 1925 já contava 2.600.000 toneladas, sendo hoje, ainda essa a tonelagem bruta (2.618.000).

O quadro abaixo mostra a participação dos países no comercio mundial, em 1913, e de 1921 a 1925 (25):

---

(25) M. G. SCHMIDT, ob. cit., pag. 191 (appendice).

Inglaterra
França . . .
Ind. Britan
Argentina

Alemanha
Italia . . . .
Espanha .
Holanda .
Suissa . . .
Russia . . .

Países cuja participação no comercio mundial se manteve analoga á de 1913

	1913	1921	1922	1923	1024	1925
Inglaterra	17,3 %	17 %	17,6 %	18 %	17,4 %	17,4 %
França	7,5 %	7,4 %	8,1 %	7,7 %	7,7 %	6,8 %
Ind. Britanicas	3,5 %	3.2 %	3,3 %	3,5 %	3,6 %	3,6 %
Argentina	2,5 %	2,4 %	2,4 %	2,6 %	2,6 %	2,8 %

Países que sofreram decrescimo em relação a 1913:

	1913	1921	1022	1923	1924	1925
Alemanha	12,6 %	5,7 %	8,5 %	5,8 %	6,6 %	8,1 %
Italia	3,0 %	2,5 %	2,6 %	2,6 %	2,6 %	2.8 %
Espanha	1,2 %	1,2 %	1,2 %	1,1 %	1,1 %	1,1 %
Holanda	3,6 %	2,8 %	2,7 %	2,6 %	2,7 %	2,7 %
Suissa	1,6 %	1,8 %	1,5 %	1,4 %	1,5 %	1,4 %
Russia	3,8 %	0,3 %	0,4 %	0,5 %	0,5 %	0,9 %

Chi
Jap
Est
Car
Aus

E.

Situ

Fra
Belg
Hol
Ital
Ind
Chi
Suis
Din
Ind.
Esp

Paises que tiveram aumento:

	1913	1921	1922	1923	1924	1925
China	1,8 %	2,8 %	3,0 %	2,8 %	2,6 %	2,3 %
Japão	1,7 %	3,2 %	3,7 %	3,3 %	3,1 %	3,2 %
Estados Unidos	10,9 %	16,3 %	15,1 %	15,8 %	14,6 %	14,6 %
Canadá	2,8 %	3,4 %	3,5 %	3,7 %	3,3 %	3,6 %
Australia	1,9 %	2,5 %	2,0 %	2,2 %	2,0 %	2,3 %

No ano de 1933, era esta a situação dos diversos países no intercambio mundial, segundo E. Wagemann (26):

Participação dos principais países no comercio mundial, em 1933:

Situação inalterada ou peior		Pequena melhoria		Forte melhoria	
França e Sarre ...	7,6 %	Argentina	2,1 %	Grã Bretanha	13,6 %
Belgica e Luxemburgo	3,3 %	Tchecoslovaquia	1,4 %	E. U. A. do Norte....	9,9 %
Holanda	3,2 %	Brasil	1,3 %	Japão	3,1 %
Italia	2,9 %	Austria	0,9 %	Canadá	2,9 %
Ind. Britanicas	2,7 %	Noruega	0,8 %	União S. Africana...	2,0 %
China	2,0 %	Polonia e Dantzig...	0,8 %	Australia	1,9 %
Suissa	1,9 %	Egypto	0,8 %	Suecia	1,0 %
Dinamarca	1,5 %	Hungria	0,5 %	Nova Zelandia	0,7 %
Ind. Holandezas	1,3 %	Yugoslavia	0,4 %	Finlandia............	0,5 %
Espanha	1,3 %	Chile	0,3 %		
	27,7 %		9,3 %		36,2 %

(26) Apud Boletim de Estatistica do Banco do Brasil, n.° 1

O comercio exterior do Brasil, antes e depois do grande conflito mundial, póde ser apreciado pelas cifras seguintes, em libras esterlinas, extraídas do boletim do Departamento Nacional de Estatistica:

Exportação .

Importação .

Exportação

Importação

Comercio exterior do Brasil

(Em 1. 000 ££)

	1913	1921	1922	1923	1924	1925	1926
Exportação	65.451	58.587	68.578	73.184	95.103	102.875	94.254
Importação	67.166	60.468	48.641	50.543	68.337	84.443	79.876
	1927	1028	1929	1930	1031	1932	1933
Exportação	88.689	97.426	94.831	65.746	49.544	36.630	35.790
Importação	79.634	90.669	86.653	53.619	28.756	21.744	28.131

A proposito de nosso comercio externo, escreveu o Dr. Waldemar Falcão (27):

"...O Brasil, com a grande conflagração, conseguira impôr-se melhormente nos mercados internacionais, exportando em larga escala, obtendo preços mais compensadores para os seus produtos e, emfim, carreando para o territorio nacional uma soma bem maior de riquezas."

....

"Era evidente que haviamos lucrado, comercialmente, com essa dolorosa crise por que passára o mundo civilizado. E não fôra uma vantagem passageira, pois, no periodo que se seguiu ao termino da guerra, a nossa exportação ainda mais se afirmou, vitoriosamente, atingindo cifras jamais alcançadas em épocas anteriores."

---

(27) "O Empirismo Monetario no Brasil", p. 20.

IV

Balança mercantil e balança de contas — Como se caracterizam nos velhos países e nos novos — Operações "invisiveis" — Situação do Brasil — Transporte de mercadorias em navios brasileiros no comercio exterior — Carvão, ferro e fretes — Sua influencia na balança de contas.

E' ponto pacifico hoje entre os economistas a distinção entre balança de contas e balança mercantil. Nesta ultima figuram, apenas, as operações de importação e exportação de mercadorias, emquanto que na balança de contas aparece não sómente esse movimento de mercadorias, como ainda se apresentam outros valores, provenientes de serviços, tais como fretes, emprestimos, inversão de capitais em industrias em países estrangeiros, remessas de emigrantes, etc., Estas ultimas operações, invisiveis, na balança comercial, são, todavia, elemento preponderante na balança de contas de certos países.

A balança mercantil é, pois, um dos elementos da balança de contas, que, no dizer de Wage-

mann (28), compreende, de ordinario, as seguintes partidas: 1. Balança mercantil. 2. Balança de serviços. 3. Balança-ouro. 4. Balança de juros. 5. Balança de capital. 1 e 2 representam o aspeto mercadorias na balança economico-mundial; 3 a 5, os aspetos monetarios.

No ativo da balança de contas dos países novos não figuram, em regra, operações invisiveis. O capital pequeno de que dispõem (neocapitalistas ou semicapitalistas) não lhes permite a prestação de serviços a outros povos. Ao contrario, como necessitam, para o seu desenvolvimento, de capitais estrangeiros, tais países só teem como elemento **ativo** da sua balança de contas os valores provenientes da exportação de mercadorias. Como elementos **passivos**, computam-se os valores da importação e os que se referem ás operações invisiveis em questão (menos o capital dos emprestimos, que se equipara ás exportações, e, pois, figura no ativo da balança de pagamentos).

Os países novos só fornecem materias primas, recebendo, em troca, artigos manufaturados e capitais.

Resulta, como acentúa Wagemann (28), que os países possuidores de materias primas teem balança mercantil **ativa** e balança de capital **passiva**, ao contrario do que acontece com os paísses indus-

---

(28) Ob. cit., pag. 129.
(28) Ob. cit., pag. 130.

triais, possuidores de balança mercantil **passiva** e balança **ativa** de capital.

Para saldar os seus compromissos externos contam, pois, os países novos ou de materias primas, com o **saldo** da balança mercantil e com os emprestimos.

Conclue-se, daí, que a balança mercantil é vital para a economia dos países novos, emquanto que na dos velhos países exerce papel secundario.

O que determina, pois, a situação economica de um país é, de um modo geral, a balança de pagamentos, podendo esta, como já vimos, ser formada exclusivamente pela balança comercial, ou pelos 5 elementos acima mencionados, coligidos de E. Wagemann.

Salvo causas anormais, estranhas ao movimento economico, o equilibrio da balança de contas de um país traduz estabilidade cambial. Desfavoravel será, porém, o cambio, se em vez de equilibrio, se verificar **deficit** na balança referida.

Relativamente á influencia de outros fatores sobre a situação cambial, escreve Veiga Filho (29):

"O papel moeda só influe no cambio quando emitido em excesso e empregado abusivamente; em tais condições, a sua quantidade considerada como elemento de importancia relevante, provoca sempre grande importação e perturba a marcha

---

(29) "Ciencia das Finanças", pag. 266.

regular de todos os negocios, alimentando e desenvolvendo a especulação e arruinando o país. A depreciação do papel moeda é, primeiro que tudo, a inevitavel consequencia do desequilibrio existente na balança internacional e dos deficits orçamentarios; é, além disso, o indicador indeclinavel e fatal dos mesmos fenomenos. O cambio baixa e a depreciação aumenta sempre na proporção da intensidade do mesmo desequilibrio."

O país classico da balança mercantil passiva e balança economica ativa é, como se sabe, a Inglaterra. Os grandes capitais ingleses aplicados em emprestimos, estradas de ferro, exploração de minas, portos, etc., canalisam, anualmente, para o referido país vultosa soma de ouro, sob a forma de juros e dividendos ou amortisações.

Os transportes maritimos, concentrados, como já vimos, nas mãos dos ingleses, em grande parte, levam, ainda, á balança de contas inglesa forte contingente de ouro.

"El país acreedor clasico en el comercio internacional sigue siendo Inglaterra. Las inversiones inglesas a largo plazo en el estrangero se estimaban en 1927 en unas 80 miliardas de marcos y su rentabilidad en forma de interesses, dividendos, etc. cifrabase en unas 6 miliardas de marcos, correspondendo en esta ultima partida 0,7 miliardas de marcos, aproximadamente, en concepto de pagos por amortisacion. Los ingresos procedentes

del trafico de capitales a corto plazo (intereses y comisiones) se presupuestan por saldo en 1,3 miliardas de marcos, aproximadamente. Asi, pués, resulta en total que las inversiones en el estranjero derraman un ingreso de casi 8 miliardas de marcos = 10 % de la renta nacional."

....

"En Inglaterra, los ingresos brutos en concepto de fletes maritimos representan alrededor del 3,75 % de la renta nacional." (30).

Podem ser citados, ainda, como velhos países, a França e a Italia, que, além de terem espalhados pelo mundo grandes capitais, exploram a industria dos fretes maritimos, e recebem do **turismo** um valioso contingente de ouro, anualmente. A Italia, país de emigração acentuada até ha pouco tempo, recebia ainda dos seus filhos domiciliados no estrangeiro vultosas remessas de ouro.

Dentre os países novos, sempre acorrentados á balança mercantil, póde ser citado o nosso.

Muito rico, em verdade, de imensas possibilidades (na frase classica), mas presa sempre de continuos embaraços financeiros e da impossibilidade de solver regularmente os seus compromissos externos.

---

(30) E. WAGEMANN, ob. cit., pags. 133 e 135.

No entanto, ano houve (1919) em que o saldo da balança mercantil brasileira atingiu á bella cifra de £ 51.908.000.

Depois de 1914, os maiores saldos de nossa balança comercial foram, além do já apontado: 1915 (£ 23.863.000); 1923 (£ 22.641.000); 1924 (£ 26.766.000), e 1931, (£ 20.788.000).

O saldo medio no periodo de 1913 a 1933 (20 anos), foi de 13.000.000 de libras esterlinas.

As nossas obrigações externas teem exigido, nestes ultimos anos, a remessa anual de cerca de 30.000.000 de libras esterlinas.

Ha, como se vê, acentuado deficit, de perto de £ 20.000.000.

Como acudir a essa diferença? Levantando emprestimos, seria o recurso, mas como os mercados internacionais, em virtude da crise e da desconfiança geral, estão fechados, tal recurso é impraticavel, presentemente.

Poder-se-ia, tambem, procurar incentivar a exportação, afim de obter bom saldo na balança comercial. Isso tambem não é facil, atendendo áquele mesmo fenomeno, — a crise mundial, que faz decrescerem as compras.

País com uma longa costa maritima, medindo cerca de 8.000 kms. de extensão, o Brasil poderia fazer da industria dos transportes maritimos um valioso elemento de equilibrio de sua balança de contas.

Temos, já, navegação de longo curso, que no ano de 1932 nos trouxe ouro, em pagamento de

fretes na importação e exportação de mercadorias, no valor de £ 936.602. No ano de 1933, foi menor aquele contingente, porém, ainda assim, se elevou a £ 418.195, aproximadamente.

E' pequenissima, entretanto, como se constata do quadro seguinte, a quota de transporte de mercadorias (importação e exportação brasileiras) em nossos navios. Em 1932 a exportação dos nossos productos em navios nacionais foi de 11,6 % sobre o total geral, coeficiente que baixou, em 1933, para 9,1 %. Na importação, trouxeram os nossos navios 8,0 % em 1932 e 4,0 % em 1933.

E' muito pouco, o que quer dizer que em fretes maritimos deixamos sair anualmente vultosa soma de ouro.

19
19

Quota

18
17

(31) Dad

Comercio exterior do Brasil

Em toneladas

Exportação	Importação
1932 — 1.632.000 toneladas	1932 — 3.333.000 toneladas
1933 — 1.911.000 toneladas	1933 — 3.936.000 toneladas
Quota transp. em navios brasileiros	**Quota transp. em navios brasileiros**
189.539 toneladas ou 11,6 %	266.993 toneladas ou 8,0 %
173.118 toneladas ou 9,1 %	156.568 toneladas ou 4,0 % (31)

(31) Dados obtidos na Secção de Estatistica do Lloyd Brasileiro.

A solução do problema não é, porém, tão facil como se afigura á primeira vista.

Para alimentar as caldeiras dos vapores é preciso carvão ou oleo combustivel. E o nosso carvão, na opinião dos entendidos, é de inferior qualidade, além de ser produzido em pequena quantidade. Inferior porque possue fraco poder calorifico e é rico (infelizmente) em cinzas e enxofre. Deficiente porque a nossa produção de carvão não passa de umas 600.000 toneladas anuais, segundo estimativas oficiais (32).

Ora, só a Estrada de Ferro Central do Brasil consome, anualmente, cerca de 400 mil toneladas do aludido combustivel, entre nacional e estrangeiro. Quer dizer que se fosse consumido carvão

---

(32) "A industria carbonifera no Brasil, ainda que evoluindo francamente, sobretudo nestes ultimos anos, é ainda pequena comparada á de outros paizes, onde esse combustivel constitue, pode-se dizer, a fonte material de progresso e da energia economica. O seu desenvolvimento data do periodo da grande guerra, quando, privados do combustivel estrangeiro, fomos forçados a explorar com maior intensidade as reservas nacionaes. De tal modo evoluiu a nossa produção de hulha naquelle periodo que, de 16.000 toneladas em 1914, passavamos a produzir 169.584 em 1918. E dahi, num crescendo constante, atingia a nossa produção a 391.879 toneladas em 1925 para cair a 325.242 em 1928. Retomando em 1929 a marcha ascencional, alcançou finalmente o total de 622.157 toneladas em 1934. Os algarismos acima nos permitem, pois, determinar, para a produção de 1934, um aumento de 91,3 % em relação á de 1928, ou de 58,8 %, se nos reportarmos á de 1925. (De uma informação de carater oficial, publicada no "Diario Official" de 31-5-1935, sobre a "Industria do carvão nacional").

nacional exclusivamente, a quantidade gasta pela Central do Brasil seria superior a 400.000 toneladas por ano.

Oleo combustivel não temos, porque o petroleo, de que aquele (nafta) é derivado, ainda não foi encontrado em nosso territorio.

Teremos, assim, de importar mais combustivel se quizermos intensificar o nosso trafico internacional, o que quer dizer, em outras palavras, que o ouro que se buscar nos fretes, se evadirá em pagamento de combustivel. Se não se evadir todo o valor dos fretes ganho, grande parte se escoará, pelo menos.

Por outro lado, temos imensas jazidas de ferro, as maiores do mundo, mas ainda em estado latente, pela falta de exploração industrial. E sem ferro não teremos industria naval, por serem os vapores feitos, presentemente, de ferro e aço.

Teremos de importar navios, portanto, isto é, adquiril-os no estrangeiro, dando assim margem á nova saida de ouro trazido pelos fretes.

Por conseguinte, emquanto não tivermos carvão bom e em quantidade suficiente, ou nafta, para alimentar a nossa navegação transatlantica, e emquanto tivermos de comprar no exterior os nossos navios, a industria dos transporte maritimos, no Brasil, não corresponderá ás nossas esperanças.

Para se ter uma idéa do ouro saido do país em consequencia da importação do carvão de pedra, ferro e aço, e em pagamento de fretes, examine-se

as estatisticas abaixo, de carater oficial (Departamento Nacional de Estatistica):

Importação de carvão de pedra pelo Brasil

	Valor CIF
1928	£ 2.721.422
1929	3.136.433
1930	2.731.045
1931	1.458.054
1932	1.027.746

Importação de ferro e aço

	Valor CIF
1931	£ 294.598
1932	261.111

Frete e despesas das mercadorias importadas pelo Brasil

1928	£ 10.809.000
1929	10.982.000
1930	7.228.000
1931	4.194.000
1932	2.846.000

Nos anos anteriores, a partir de 1901, as medias quinquenais dos valores dos fretes e despesas de mercadorias importadas pelo nosso país foram, segundo estatistica oficial:

1901-1906............	£ 3.387.000
1906-1910............	5.381.000
1911-1915............	7.952.000
1916-1920............	12.820.000
1921-1925............	7.121.000
1926-1930............	9.921.000

Os algarismos retrocitados mostram, ao que parece, a importancia que representa para a nossa economia a solução dos problemas relativos ao carvão, ao ferro e ao petroleo.

Deles depende, em grande parte, como se vê, o equilibrio de nossa balança internacional de contas (33).

---

(33) Nos annos de 1926, 1927, 1928 e 1929, segundo o Dr. M. Rollim Telles ("A Defesa do Café e a Crise economica de 1929", pag. 8), os deficits de nossa balança de contas foram: 1926 — £ 16.622.000; 1927 — £ 23.945.000; 1928 — £ 28.243.000; 1929 — £ 28.822.000.

V

Crises —Origens e evolução — Economia dirigida — Crepusculo do capitalismo?

Já vimos que o comercio mundial veiu se desenvolvendo extraordinariamente até o ano de 1913. Depois, em virtude da grande guerra (1914-1918), conflito em que se viram envolvidas quasi todas as nações do mundo, houve uma interrupção no ritmo ascendente daquele movimento. Depois da guerra, entretanto, voltou o intercambio mundial a se acelerar até que, em 1927, começaram a se revelar sintomas da grande crise economica que viria deflagrar em outubro de 1929, de fórma dramatica, com o "krack" na Bolsa de Nova York, então erigida em barometro da economia mundial.

A evolução da crise se processou (34) em quatro grandes ondas:

---

(34) E. Wagemann, ob. cit., pag. 306.

I — Retrocesso conjuntural da Alemanha em fins de 1927 e principio de 1928.

II — Crescentes dificuldades nos países produtores de materias primas, a começar daquela época, aproximadamente.

III — Crise conjuntural nos Estados Unidos durante o outono de 1929.

IV — Efeitos reflexos a partir do outono de 1929:

a) A baixa de preços, que se produz de modo agudo, agrava a situação nos países produtores de materias primas;

b) A contração da capacidade aquisitiva nas zonas produtoras de materias primas repercute, por um fenomeno de retrocesso, nos países industriais europeus;

c) A diminuição das importações nos países industriais influe, por sua vez, agravando a situação dos países produtores de materias primas.

Generalizou-se, assim, a depressão economica, tomando um duplo aspeto, — agrario e industrial.

Iniciada a baixa dos preços, começaram a ser postos em pratica recursos de defesa (valorisações), expediente enganador, que levado a efeito de maneira irracional (sem se considerar a extensão e as origens ou causas da crise), só teve por efeito agravar ainda mais a situação, além de prolongar a crise.

A resistencia á baixa dos preços, nos momentos de depressão economica, é, pois, como bem

acentúa E. H. Massa (35), uma medida errada, além de contraproducente. Tentando evitar a quéda dos preços, no periodo das crises, só se consegue, na realidade, provocar uma quéda ainda maior.

O progresso da humanidade terá de ser feito ainda, segundo parece, por periodos alternados de expansão e de retração, seguidos de uma outra fase, de transição, que os economistas chamam **reparação.** Nos periodos de **expansão,** os preços sobem, o credito se torna facil, dando a convicção de que tudo marcha no melhor dos mundos, numa alta progressiva e constante. As operações e os empreendimentos tomam, porém, tal vulto, que vem a desconfiança, e, como consequencia, o retraimento do credito. Começa, assim, o reajustamento, seguido das quebras e da crise. Só os mais prudentes e habeis resistem a esse movimento em busca do equilibrio. Pela eliminação dos fracos ou inhabeis, entra-se no periodo da **reparação,** para recomeçar, logo que se obtenha o reajustamento, novo periodo de expansão.

Desta fórma, por periodos de altas e baixas, evolue a economia e com ella a humanidade.

Para P. Leroy-Beaulieu (36), as crises nada mais são do que um **tributo** pago pelas sociedades ao progresso humano.

---

(35) "Pourquoi la Crise?", 1932.
(36) "Précis d'Economie Politique".

Durante as crises voltam-se sempre as esperanças para uma nova fórma de Economia, que evitando a oscilação dos preços, dê á evolução social um ritmo constante, sem os periodos dolorosos das depressões. Fala-se, por isso, numa Economia dirigida, em oposição á Economia classica, que é baseada, como se sabe, na liberdade de produção, circulação e consumo, liberdade controlada, apenas, pela livre concorrencia, além dos freios impostos, naturalmente, pelos ditames da Moral e do interesse social.

Já se tentou, tambem, estabilizar a moeda, afim de lhe dar um valor estavel. O resultado não foi, porém, animador, voltando-se ao antigo regimen, a despeito de todo o valor **teorico** daquele sistema.

A' economia dirigida não estará reservado igual destino? Ela surgiu depois da guerra mundial, mas até agora não conseguiu senão agravar o mal. E' esta, pelo menos, a opinião de E. H. Massa (ob. cit.), quando escreve:

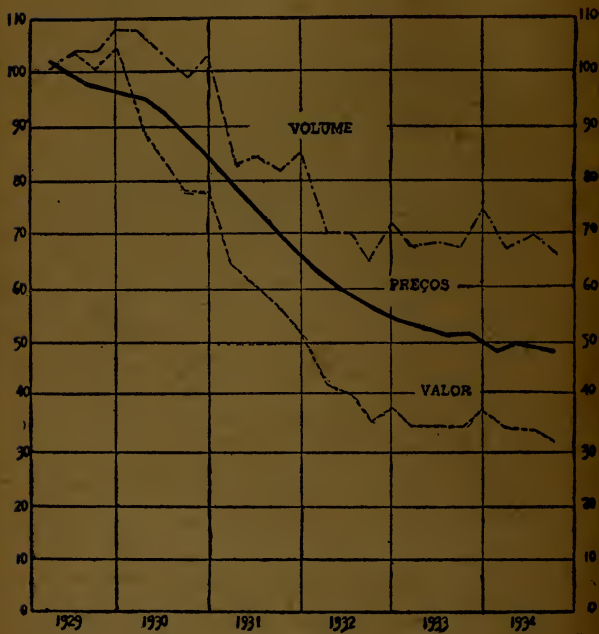
"Espérons que la leçon ne sera perdue, et qu'on ne se rejettera pas une fois de plus, aussitôt le péril conjuré, dans les fantaisies de l'économie **dirigée**.

"Dejá la **monnaie dirigée**, inventé par les super-économistes anglais, a mordu la poussiére, non sans que nous y laissions quelques plumes, sous les espéces de deux mille quatre cents millions. L'économie, tout aussi **dirigée**, vient d'aboutir á une im-

mense crise mondiale. Il faut donc conclure que l'une et l'autre ont été dirigées vers le néant." (p. 10).

Para o comercio mundial, a crise foi de efeitos tremendos. Em volume e em valor, o decrescimo foi enorme. Em relação ao ano de 1929, o declinio verificado foi superior a 50 %.

O grafico seguinte, extraído do relatorio do Banco do Brasil (exercicio de 1934), mostra, de modo impressionante, a quéda do comercio mundial nos ultimos 6 anos, expresso em numeros indices:

Comercio mundial — Indices (1928 = 100)

As crises, como, bem diz Laveleye (37) "sont les maladies du crédit, car les pays qui font peu usage du crédit y échappent."

Parecem confirmar essa observação, os seguintes fátos: 1.º) antes do seculo XVIII, quando o capital ainda não desempenhava papel preponderante na evolução economica, as crises não tinham a intensidade nem a periodicidade que depois da evolução industrial vieram a ser registradas; 2.º) interdependencia economica dos povos a partir daquela data e, sobretudo, no seculo XIX, seculo em que profundas e graves crises economicas se verificaram. Registram-se, a proposito, as crises deflagradas nos anos seguintes: 1763, 1783, 1793, 1803, 1825, 1838, 1847, 1857, 1864 a 1866, 1873 a 1879, 1882 e 1890.

No seculo atual, de fisionomia nitidamente capitalistica, cinco crises economicas já se verificaram num periodo de 30 anos, a saber: as de 1900, 1907, 1913, 1920 e 1929 (38).

A marcha evolutiva das crises é mais ou menos a mesma em todos os tempos.

A de 1929 avançou, como já vimos, em quatro grandes ondas. A sua expansão geografica se deu como a descreve Wagemann (39):

---

(37) "Élements d'Économie Politique", 1908, pagina 238.

(38) Roberto Simonsen, "As Crises no Brasil", 1930, pag. 11.

(39) Ob. cit., pag. 306.

"Ya a fines de 1927 proyetó sus sombras la crisis economica mundial. Entonces comenzaron en Alemania los primeros descensos, y también en algunos países productores de materias primas se advirtieron ya hacia esta época crescientes dificuldades y fenomenos de depresión. Entre estos figuraban la mayoria de los Estados agrarios europeos y numerosos países ultramarinos (Australia, Brasil, Indias Holandesas, Malaya britanica, etc.). Todavia en la primera mitad del año 1929, frente a estas zonas de depresión figuraban muchos países que se hallaban en el estadio de la coyuntura al alza: los Estados Unidos de America, Francia, Belgica, Suiza, Holanda y Escandinavia. Solo en la segunda mitad del año 1929 se produjo el hundimiento definitivo. A mediados de 1930 tán solo emergian como **islas conjunturales** en la inundación enorme de la crisis economica Francia, Dinamarca, Irlanda y Noruega, hasta que también ellas, a fines del año, quedaron anegadas por las tendencias depresivas."

Para observar a identidade do fenomeno, vejamos agora como se processou a grande crise de 1857, descrita por Laveleye (40):

"La crise de 1857 commença aux Etats-Unis en Septembre. Le 13 octobre, elle arriva au paroxisme. L'escompte monta à 50, à 60 pour 100: nul

---

(40) Ob. cit., pag. 241.

ne pouvait plus payer. Toutes les banques suspendirent leurs remboursements. On compta 5123 faillites, avec un passive d'un milliard et demi de francs. La crise ateignit l'Angleterre en novembre et s'y déchaîna aussi avec une violence inouie. De là elle s'abattit sur Hambourg et les places scandinaves, Copenhague et Stockolm. Elle se fit sentir ensuite successivement dans l'Alemagne du Nord, à Vienne, en Egypte, aux Indes, à Java, etc., complétant son tour du monde, au Chili, à Buenos-Ayres et à Rio-Janeiro. Le cyclone financier avait marché, comme ceux de l'atmosphére, d'occident en orient, semant partout des ruines sur son passage."

Tudo faz crer, atendendo a esses precedentes, que as crises — "maladies du credit", na frase de Laveleye, são fenomenos passageiros, embora periodicos, inherentes ao regimen capitalista.

A atualidade registra, entretanto, uma segunda Revolução industrial (como a querem os americanos do norte) pelo elevado grão de perfeição atingido pela Tecnica.

Assim, ha quem pense estarmos assistindo ao crepusculo do Capitalismo. Os tecnocratas, pelo menos, o asseveram: "La machine et la technologie détruisent inévitablement le systéme capitaliste" (41).

---

(41) Maurice Druesne, "Les Probèmes Economiques et la Technocratie", 1933, pag. 13.

Outros, menos pessimistas, acreditam numa evolução do Capitalismo para se adatar ás condições atuaes, não se podendo, todavia, nada dizer, por emquanto, qual a fórma do novo regimen ou sistema economico.

Maurice Druesne escreve, a esse respeito (42): "On peut donc dire que le capitalisme devient impossible et tend à se transformer lentement pour s'adapter aux conditions nouvelles. Nul ne peut dire dés maintenant si cette évolution ménera au socialisme, à la **Technocratie** ou au communisme."

---

(42) Ob. cit., pag. 123.

VI

Marinha Mercante Brasileira

O ano de 1808, data da abertura dos portos brasileiros á navegação universal por D. João VI, marca em nossa historia o começo de nossa emancipação politica e economica. Não foi esse ato, apenas, — é certo — que deu ao Brasil uma fisionomia propria e lhe abriu novos horizontes no caminho da civilização. Mas, é inegavel que a navegação, tornando-se mais frequente e direta, depois daquele acontecimento, nos poz em contato com o mundo, influindo de modo decisivo para a nossa maioridade politica. Sob o influxo das idéas de liberdade, vitoriosas na revolução americana (1776) e, depois, na francesa (1789), os brasileiros se embeberam do espirito então reinante, despertando o sentimento nacional, para, cerca de 15 anos depois da abertura dos portos á navegação internacional, chegarmos á Independencia.

De todos os atos de D. João VI, praticados no Brasil, então elevado á categoria de Reino, o da

abertura dos portos brasileiros á navegação mundial póde ser considerado como o de maior significação para os nossos destinos. Lucrámos economica e politicamente. De varios países do mundo vieram, logo a seguir, grandes sociedades se estabelecer no Brasil, justamente considerado um excelente mercado. Pouco depois tivemos os consulados desses mesmos países.

O maravilhoso invento de Fulton, em 1803, não tardou a penetrar no Brasil. Cabe ainda a D. João VI o merito dessa iniciativa. Por decreto de 3 de agosto de 1818, o aludido monarca promoveu a introdução em nosso país do barco a vapor. No ano seguinte, a 4 de outubro, o marquez de Barbacena singrava já as aguas da Baía no vapor que ali fez construir, o primeiro no Brasil, com destino á cidade de Cachoeira (43).

Depois da nossa Independencia, a historia da nossa marinha mercante registra novos ciclos no progresso economico e politico do país. Até o advento da Republica, ha duas fases perfeitamente distintas: a da cabotagem privilegiada, até o ano de 1862, e a da livre navegação, deste ultimo ano até a quéda do Imperio.

O episodio mais marcante da segunda fase (que, por sinal, não foi a mais brilhante), foi o concurso da nossa marinha mercante na campa-

---

(43) Lemos Brito, "Pontos de Partida para a Hist. Economica do Brasil", 1926, pag. 447.

Em prol do domínio do mar.

(Do livro "Navios", de H. Van Loon)

nha do Paraguai. Se o Brasil não possuisse, naquele tempo, a hegemonia naval na America do Sul, não se sabe o curso que teria tomado aquela demorada luta e qual o seu desfecho.

E' o que assinala A. Burlamaqui (44), autor de quem estamos extraindo, em resumo, as presentes notas sobre a marinha mercante brasileira:

"A guerra do Paraguai teria sido dificilmente vencida se não houvessemos obtido o comando do mar, que nos deixou livres todas as comunicações com os grandes mercados consumidores dos nossos produtos, alimentado nossa riqueza, e com os centros fabricantes de material de guerra de que eramos absolutamente carecentes."

Na Era republicana tem prevalecido o regimen da cabotagem privilegiada, como indispensavel ao desenvolvimento de nossa frota comercial. A liberdade dos transportes maritimos em nossa costa, vigente de 1862 até os primordios da Republica, causou muitos males á nossa incipiente industria naval (45).

---

(44) "A Marinha Mercante Brasileira", 1918, pagina 95.

(45) "O anno de 1862 marca uma pedra negra no curso de nossa existencia maritima". (A. Burlamaqui, ob. cit., pag. 70).

— A abolição do privilegio para explorar o commercio dentro de nossas fronteiras maritimas foi a der-

Todos os povos têm feito do privilegio da cabotagem o alicerce do seu poder naval. A Inglaterra, sob Cromwell, no seculo XVII, foi decisiva a esse respeito, com a promulgação do famoso **Ato de Navegação**, só abolido cerca de dois seculos depois (1849).

Andou bem, por conseguinte, a nossa primeira Constituinte republicana consagrando o privilegio da cabotagem para os navios nacionais.

A segunda Constituinte (1934) não se afastou, felizmente, dessa politica. Agiu acertadamente ainda quando, no art. 132 da Constituição Federal (de 16 de Julho de 1934) exigiu, tambem, a condição de brasileiros natos para o comandante dos navios nacionais e dois terços das respectivas tripulações, além de deverem ser brasileiros natos os proprietarios e armadores de navios nacionais.

---

radeira gotta que veio fazer transbordar o copo cheio de causas perturbadoras do crescimento de nossa marinha mercante, que se conservou desde então estacionaria." (Autor cit., ob. cit., pag. 80).

VII

Situação atual das marinhas mercantes do mundo.

A grande guerra, de 1914, trouxe, como se sabe, profundas modificações politicas e economicas.

O mapa europeu, depois de 1815, não sofreu maior alteração.

Do ponto de vista naval, deve-se notar que cerca de 9 milhões de toneladas foram destruidas pela ação dos submarinos (46). Essa perda foi, porém, logo a seguir recuperada pelo esforço dos estaleiros navais das principais nações e, em particular, dos Estados Unidos da America do Norte.

A Inglaterra, que sofreu grande desfalque em sua marinha mercante durante a guerra, conservou, não obstante, durante o aludido conflito, a supremacia naval.

Antes da guerra (1914), a Grã-Bretanha possuia 42 % da marinha mercante mundial. Depois do citado conflito, a sua quota era apenas de 34 %.

---

(46) M. G. Schmidt, ob. cit., pag. 175).

Presentemente, a marinha mercante do imperio britanico representa 31,8 % da tonelagem mundial, com 21.000.000 de toneladas, e perto de 10.000 navios.

Em segundo logar se acham colocados os Estados Unidos da America do Norte, com perto de 13.000.000 de toneladas e 3.739 navios. Dita tonelagem corresponde a 19,9 % do total mundial.

Como se vê, apezar de poderosa, a frota mercante "yankee" ainda está longe de atingir á tonelagem da marinha comercial britanica.

O Japão conseguiu se colocar em 3.º logar, tomando a frente da Alemanha, Noruega e França, que se achavam melhor colocadas em 1914. Possue perto de 2.000 navios com 4.000.000 de toneladas brutas.

A Noruega vem em 4.º logar, seguida de perto pela Alemanha, França, Italia, Holanda, Suecia, etc., conforme se observa no quadro abaixo (47):

Marinhas Mercantes do Mundo

Países	N.º de navios	Tonelagem bruta	%
Imperio Britanico ...	9.967	20.841.218	31,8
Estados Unidos	3.739	13.045.037	19,9
Japão	1.949	4.072.707	6,2

(47) "Lloyd's Register Book", ed. para 1934-1935.

QUEEN MARY — Maior e mais veloz navio mercante do mundo, na actualidade. Desloca 70.000 toneladas e desenvolve a velocidade maxima de 30 milhas horarias. E' de nacionalidade ingleza.

Noruega	1.908	3.981.354	6,0
Alemanha	2.043	3.690.990	5,6
França	1.567	3.298.053	5,0
Italia	1.242	2.928.396	4,6
Holanda	1.426	2.618.016	4,0
Suecia	1.339	1.608.872	2,4
Grecia	550	1.507.260	2,3
Espanha	840	1.177.627	1,9
Dinamarca	700	1.104.397	1,8
Russia (U. Soviet.) ..	491	942.259	1,4
BRASIL (48)	308	499.389	0,7
Finlandia	379	469.436	—
Belgica	193	414.655	—
China	253	398.062	—
Yugoslavia	174	356.831	—
Argentina	344	340.195	—
Panamá	72	271.509	—
Dantzig	41	263.776	—
Portugal	262	263.171	—
Turquia	183	192.683	—
Letonia	110	192.597	—
Chile	101	157.048	—
Estonia	148	121.329	—
Rumania	34	91.743	—
Egito	53	77.575	—
Honduras	31	75.306	—
Venezuela	45	64.501	—

(48) Aroldo de Azevedo ("Geografia Humana" pag. 284) dá para a marinha mercante brasileira cerca de 800.000 toneladas brutas.

Polonia	38	61.947	—
Perú	35	49.476	—
Cuba	58	39.510	—
Outros países	302	208.697	—
Países não indicad. ..	72	150.990	—
	30.997	65.576.612	

Finalisando, julgamos oportuno transcrever aqui as seguintes palavras de Lemos Brito (49), cheias ainda de palpitante atualidade:

"A navegação sempre constituiu o meio mais pronto para o desdobramento do poder, do crescimento, da expansão economica e, consequentemente, politica, de um país. Todas as nações que desenvolveram a sua marinha dominaram as vias maritimas e, senhoras destas, impuzeram leis ao comercio do mundo. Ao contrario, as nações maritimas que se desaperceberam dessa necessidade, jamais se desenvolveram ou acabaram por se deixar subjugar pelas mais fortes e aparelhadas."

---

(49) Ob. cit., pag. 446.

Outro aspecto do QUEEN MARY